

## Vad sa dom egentligen i riksdagen...

2012-06-12

Många av medlemmarna följde med stort intresse den debatt som avhandlade fyra motioner från S, V och MP som krävde en återföring av drift och underhåll i Trafikverkets regi. Men vad blev egentligen beslutet?

Vi kan konstatera att Trafikverkets GD Gunnar Malm var ute i media och konstaterade att "*det har aldrig gått så bra som nu*". Detta gjorde han samtidigt som det inträffade tre mycket stora störningar i Stockholmsområdet inom fyra dagar. Otur Gunnar, det är precis sådant som fått politikerna att reagera.

Vi konstaterar också att förutom en sämre driftsäkerhet så reagerar politikerna också på Trafikverkets egna uppgifter i sina rapporter och årsredovisningar.

- I *Trafikverkets årsredovisning för år 2010 sid. 34* står det uttryckligen "*Endast kostnader som är kopplade till direkta åtgärder i anläggningen är inkluderade i beräkningarna*", det vill säga inga overheadkostnader har tagits med.
- Av *Lägesrapport från Trafikverket* framgår det att allt större delar av budgeten för drift och underhåll av järnvägen går till annat än drift och underhåll. Det vill säga att transaktionskostnaderna har ökat med upphandlingssystemet.
- Detta framgår i Trafikverkets rapport *Situationen i det svenska järnvägsnätet*, där det beskrivs att "*en betydande och ökande del av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till indirekta drifts- och underhållskostnader, till exempel underhållsstyrning, telekommunikation, elnät och interaktion med operatörer. Dessa aktiviteter förnygrar eller förnyar inte själva järnvägsnätet direkt men är ändå nödvändig*". Två av posterna kan tolkas som tydliga transaktionskostnader - underhållsstyrning och interaktion med operatörer.
- Trafikverket beskriver vidare att de justerade kostnaderna för indirekt underhåll har ökat med 13 procent varje år under perioden 2002 till 2009.

Detta är delar av det som ligger till grund för motionerna, så även om GD och allianspolitikerna talar för sin sjuka moster så börjar påståendena om att det går bra och att det behövs mer konkurrens bli lika slitna som järnvägen blivit under åren med det marknadsekonomiska experimentet. Utöver detta tillkommer de olyckor som inträffat under de senaste åren. De kommenteras av Bengt Sjöö, som är chef på transportstyrelsen analysenhet, i en intervju i tidningen arbetet, att de inte kan vara en ren slump.

Detta sammantaget med Riksrevisionsverkets kritik mot Banverket/Trafikverket, att de inte har koll på tillståndet på järnvägen, borde leda till kraftfulla åtgärder för att få en fungerande svensk järnväg igen.

Beslutet i Riksdagen blev att "*regeringen snarast ska återkomma med ett förslag på hur underhållet ska organiseras*" Beslutet är svårtolkat, men motionernas text var glasklar. Återför drift och underhåll i Trafikverkets regi.

Eldriftledning, tågtrafikledning, teleanläggningarna och drift och underhåll måste hänga ihop för att bli säkra och effektiva verksamheter, det för att tågen ska gå och för att vi ska få en säker arbetsplats och, i ett långsiktigt perspektiv, kunna göra vårt jobb på ett så bra sätt som det måste göras.

Vi kan inte bedöma hur beslutet kommer att hanteras ännu. Blir det en utredning? Kommer regeringen att undvika frågan fram till nästa val? Kommer moderaternas tjtat om att oppositionen kräver återreglering och "återsocialisering" bli en källa till ytterligare politiskt käbbel? Vi vet inte.

Det vi däremot vet och som alla ser med all önskvärd tydlighet är att: *Detta fungerar inte! Något måste göras!*

Vi kommer att bevaka fortsättningen av detta och vet att ni medlemmar också kommer att följa och diskutera detta med era politiker. Det är vad vi kan göra, sen kan förespråkarna fortsätta tala för sin sjuka moster. Verkligheten kommer ifatt både slitna argument och en sliten järnväg.

Riksdagsbeslutet finns att läsa på vår hemsida:

<http://www.seko.se/Avdelningar/infranord/>

**Styrelsen SEKO FO Infranord.**